Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 702 de 2011

CORPORACIÓN DE TRANSPORTISTAS DE PASAJEROS DE COLONIA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 9 de agosto de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Jorge Pozzi.

MIEMBROS: Señores Representantes Julio César Fernández, Daniel Montiel Méndez, Guzmán Pedreira, Richard Sander y Pedro Saravia.

INVITADOS: Señores Marcelo Dalmás, Plauto Cabral, Agustín Berazategui, Francisco Orsi, Sergio Domínguez, Horacio Malán, José Luis Malán y Carlos Coccaro.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a la delegación de la Organización de Transportistas de Pasajeros de Colonia, integrada por los señores Marcelo Dalmás y Plauto Cabral, de la empresa Tadilar SA; el señor Francisco Orsi, de la empresa Orsi Ltda; el señor Sergio Domínguez, de la empresa Domínguez; el señor Horacio Malán, de la empresa Macebus; el señor José Luis Malán, de la empresa Sonnenbus; el señor Carlos Coccaro, de la empresa Coccaro, y el señor Agustín Berazateguy, de la empresa Tab.

SEÑOR DALMAS.- En primer lugar, agradecemos que nos hayan recibido en el día de hoy. Queremos hacer un poco de historia sobre este Consorcio de transportistas de Colonia.

Cuando surgió la posibilidad de la instalación de la pastera ENCE en Colonia, en el año 2006 o 2007 no recuerdo bien, todas las empresas de transporte de pasajeros del departamento vieron la oportunidad de crecer sobre todo las pequeñas empresas y sacar un poco la cabeza como se dice en criollo, si lográbamos hacer el traslado del personal de esa empresa.

En ese entonces quien habla integraba la Junta Departamental de Colonia y actuaba en la Comisión de Transporte y desde allí hicimos una movida para que las empresas de Colonia tuvieran preferencia para transportar obreros de ENCE. Se sabía que todos los ómnibus que tenían estas empresas no iban a alcanzar para hacer ese traslado y que por, lo tanto, había que contratar ómnibus de todo el país.

Desde la Comisión de la Junta Departamental se llamaron a representantes de ENCE y de todas las empresas con líneas regulares en el departamento para que se fuera manejando dicha posibilidad. Esta iniciativa, además de la Junta Departamental y de la Intendencia, también contó con el apoyo de los grupos políticos y las fuerzas vivas del departamento. La prioridad no solo era para las empresas de transporte sino para todas las radicadas en el departamento.

Las empresas pequeñas se juntaron y formaron un consorcio porque por sí solas no iban a poder realizar todo el traslado, no solo por la cantidad y calidad de los ómnibus, sino porque algunas tienen líneas rurales. La mayoría de estas empresas tienen entre cuarenta y cincuenta años de antigüedad en el departamento, y muchas de ellas cumplen una función social porque muchas veces cumpliendo con las líneas rurales pierden plata porque lo que se recauda en un turno no alcanza para cubrir el gasoil. Más que empresas son omnibuseros. Por ejemplo, Sergio Domínguez es de Conchillas y Carlos Coccaro va a Carmelo.

Reitero que la idea era que esas empresas, de una vez por todas, tuvieran la oportunidad de sacar la cabeza, renovar la flota y poder mantenerse, situación que iba a ser beneficiosa para todo el departamento.

En su momento las empresas más grandes decidieron no formar parte del consorcio, por lo que solo fue formado con las más chicas. El consorcio trabajó en ENCE hasta que esa empresa se retiró. En aquel entonces habíamos hecho un acuerdo con la UNOTT, con el SUNCA y con todas las empresas del transporte y se había logrado acordar un precio común para que todas cobraran lo mismo.

La idea con Montes del Plata era seguir manteniendo dicho acuerdo con los obreros del transporte, con el SUNCA, y tratar de juntar otra vez a todas las empresas del transporte del departamento.

Se comenzaron con las reuniones y en ese momento apareció una empresa de Brasil ofreciendo servicios de logística y de operativa del transporte de acuerdo con las necesidades de Montes del Plata y los rigurosos ítems de seguridad para el transporte, en ese momento en el país no había una empresa que se encargara de ese tipo de logística para el transporte de obreros, y terminó asociándose con todos los transportistas de Colonia.

Después de varias reuniones, la empresa de transporte más grande del departamento se retiró del Consorcio, y se presentó sola a la licitación.

Cuando comenzaron las obras en Montes del Plata aún no se había definido el ganador de la licitación, pero se llamó a este Consorcio para trasladar a los obreros porque la empresa de seguridad encargada de la logística le habría dicho a Montes del Plata que el Consorcio fue la única empresa que cumplió con todo lo que se solicitaba en la licitación, es decir, ómnibus, logística y seguridad para el transporte.

Comenzamos a trabajar, se hizo un contrato provisorio y después de tres meses y varias reuniones con encargados de compra de la empresa Montes de Plata, se nos dijo que el Consorcio quedaría por fuera del traslado de los trabajadores. Solicitamos una reunión, hicimos algunas movilizaciones y nos dijeron que se había tratado de un error, que aún no se había resuelto el tema del transporte. A partir de allí hubo una serie de idas y venidas con los encargados de compras de Montes del Plata encargados de definir el tema transporte y en cada reunión nos pedían algo distinto.

En definitiva, lo que venimos a plantear a los señores Diputados es que Montes del Plata ha hecho un manejo muy malo de esta situación, poco transparente. Nos hemos reunido con gente del SUNCA y de otras empresas y nos hemos enterado que Montes del Plata no ha firmado contrato con ninguna empresa.

A nosotros nos querían tirar para afuera y darle la posibilidad a otra empresa. Creemos que hubo y hay presiones. En el día de hoy, a la hora 16 y 30, tendremos una reunión con el señor Felipe Martín, Director Nacional de Transporte. También hemos solicitado una reunión con el señor Intendente.

En el acuerdo firmado con ENCE la prioridad la tenían las empresas de Colonia. Lo mismo decían los representantes de Montes del Plata cada vez que hacían declaraciones en la televisión o en la radio, pero llegado el momento, eso no ha sido así con ninguna empresa. Sabemos que hoy por hoy tienen problemas con la empresa que ofrece comida.

Nosotros estamos muy preocupados porque algunas empresas han invertido, y no solo dinero. Armar un consorcio con once empresas no es algo fácil. Estaba todo pronto para trabajar, pero Montes del Plata hasta ahora ha actuado con poca seriedad. El llamado a licitación que se hizo en aquel entonces ahora no sirve para nada porque cambiaron todas las reglas de juego. Es más, la gente de compras de dicha empresas nos llegó a decir que esa licitación estaba mal hecha, y por eso cambiaban todo. Creo que no es problema de los transportistas que hayan hecho mal una licitación. Sí afirmamos que se cambiaron las reglas de juego y que hay algo medio raro detrás de eso.

Nosotros nos movilizamos para defender el trabajo de las empresas sobre todo las pequeñas del departamento de Colonia, que ya están cansadas de ser vapuleadas por las empresas grandes.

SEÑOR ORSI.- Cuando se inicia el nuevo proceso, algunos integrantes del consorcio mantuvimos reuniones con representantes de Montes del Plata en el mes de diciembre porque queríamos saber de qué se trataba porque estábamos afrontando un desafío y no sabíamos cómo encararlo.

Nos dijeron que iban a utilizar entre 200 y 220 ómnibus algo bastante atípico y que los coches debían tener hasta 10 años de antigüedad. Indudablemente en Uruguay esas vacantes de coches no existen porque en Semana Santa o Turismo traemos coches del exterior para cubrir la demanda. Entonces, si sacamos 200 ómnibus del mercado, estaremos más lejos.

Nosotros aceptamos el desafío porque queremos crecer y salir de nuestra situación tan pequeña; si bien el departamento está poblado, las líneas buenas no las tienen las empresas chicas.

El tema se complica cuando los ítems de servicios y exigencia marcados por ellos mostraban niveles muy altos. Nos pareció fantástico asociarnos con la empresa brasileña no tiene ómnibus, sino que es especialista en logística pues aprendimos a trabajar. De doce empresas que hay en el departamento, actualmente once formamos el consorcio. Nuestra teoría era que no íbamos a tener capacidad de cubrir todo ese trabajo con 200 ómnibus. Quienes nos animemos, y hasta donde los números den, podemos comprar, pero debemos tener cuidado porque no podemos comprar demás pues no tendríamos capacidad de repago y porque los coches ociosos generan problemas.

Somos realistas en todos estos aspectos. Nuestro crecimiento será acorde con nuestra rama de trabajo. Cada uno tiene su área y podrá expandirse un poco, pero no más allá.

Luego de cubrir lo que podamos, vamos a contratar a todas las empresas de turismo de Colonia que cumplan con los requisitos solicitados, y luego a las del resto del país.

En teoría, esto tampoco es muy seguro de que alcance. Había distintas posibilidades que hemos conversado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por ejemplo, traer coches en admisión temporaria, tal como se ha hecho en otras obras. También se habló de corregir los 10 años de antigüedad planteados por Montes del Plata, pues sabemos que a nivel nacional, con 25 años de antigüedad se puede circular por todo el país.

El trabajo se organizó muy bien. Los señores Diputados, que están en temas del transporte, saben lo difícil que es reunir a todas las empresas de un departamento para que trabajen todas juntas. Hay muchos yo y pocos nosotros, y si bien eso es una complicación, nosotros lo logramos, pues solo se retiró del consorcio la empresa más grande del departamento porque jugaba con otra ventaja. Sabemos que unidos tenemos más fuerza.

Cuando surgió la licitación fuimos los únicos de trece oferentes que cumplimos con todos los ítems exigidos por Montes del Plata. Esto lo dijeron ellos.

En la parte económica podría existir alguna diferencia, que cuando se renegociaron los precios, quedamos por debajo del resto, con una diferencia mínima. Los demás estaban todos por encima y solo presentaron ómnibus; hubo una persona que solo presentó ómnibus, sin logística ni servicios.

Se exigen muchas cosas en seguridad. Con la empresa que nos asociamos tenemos asegurado todos los cursos de manejo, las homologaciones, los niveles de garantías bancarias, y la mayor padronización del servicio en todos los aspectos, tanto en unidades como en uniformes. Entonces, estábamos muy conformes,

muy contentos, habíamos hecho un trabajo muy grande e íbamos a tener muy buenos beneficios. Indudablemente, iban a haber talleres mecánicos rodantes, se iban a armar polos logísticos en diferentes áreas, un movimiento monstruoso. En determinado momento, nos llaman por teléfono para decirnos que estábamos afuera; es una tomada de pelo, no nos cerró por ningún lado.

Por lo tanto, concurrimos a esta Comisión a informarles de la situación ya que sabemos que tienen injerencia en todos estos temas.

La gente del SUNCA ha hecho paros porque pusieron en una casita a quince personas con colchones en el piso y un solo baño; eso no era lo que estaba arreglado. Además, le descontaban dinero para cobrarles ese servicio. La gente del campo tampoco está conforme. Hay problemas con los tendidos de alta tensión que destrozan los campos, etcétera. Todo esto se había presentado por parte de Montes del Plata de una manera excepcional, todo estaba fantástico, los acuerdos sociales, etcétera, pero no se están cumpliendo. Entonces queremos saber si lo de ENCE es de verdad y dónde estamos parados. ¿Vamos a llevar a cabo las inversiones o nos va a salir muy mal? El emprendimiento nos encanta, es fantástico; las oportunidades son enormes pero siempre y cuando se hagan las cosas bien. Nosotros hicimos el trabajo lo mejor que pudimos y lo vamos a seguir haciendo. De hecho, hay dos o tres coches por fuera del consorcio, trabajando por empresas particulares que no entran al predio, coches viejos. Nosotros tenemos coches viejos pero no los ponemos a trabajar; estamos utilizando coches que están dentro de la reglamentación que ellos solicitaron, de diez años, con aire acondicionado, cinto de seguridad en todos los asientos, estudios psicotécnicos a los conductores, es decir, todo lo que se exige. Sabemos que hay dos o tres coches que están trabajando fuera del consorcio que no cumplen con estas reglamentaciones pero estamos esperando. Quizás cuando se firme el contrato se padroniza el sistema; no lo sabemos. Por ahora todo lo que podamos decir de Montes del Plata es sin certeza.

SEÑOR CABRAL.- Integro la empresa Tadilar S.A.; hacemos logística en transporte de personas en Brasil. Hemos venido para acá invitados por una de las empresas que atendemos en Brasil, una multinacional brasileña. Esta empresa brasileña no ha ganado la licitación y seguimos una relación para culminar en esta forma de contrato que es un consorcio donde las partes tienen distintas obligaciones. Para nosotros sería la parte de logística, que es lo que hacemos en Brasil hoy con un gran crecimiento del área del petróleo; contamos con más de setenta mil personas solo para obras, no para transporte. Ese crecimiento ha generado en las empresas una necesidad de especialización, con todos los problemas que ello acarrea en un corto plazo. Estamos atendiendo también en Africa y la empresa se está adecuando a las necesidades y reglas en el exterior y acá en Uruguay no es distinto. Once empresas hemos encontrado la mejor forma de trabajar en conjunto; estamos aprendiendo, es un aprendizaje día a día.

Estoy en Uruguay hace seis meses y me quedaré más tiempo en Colonia del Sacramento; conozco toda la región, tengo amigos. Quiero decir que si pierdo la licitación me vuelvo para Brasil y continúo con otras obras; es una obra que perdemos pero para este consorcio es una gran oportunidad que no debería perder ya que no se sabe cuándo tendrán otra oportunidad igual. Nosotros tenemos una inversión hecha que perdemos; salimos de aquí con pérdidas pero para los consorciados es una cuestión más urgente. Estamos intentando entender lo que está ocurriendo en esta licitación. Estoy acostumbrado a manejar los temas documentales de una licitación como lo hago en Brasil y son tan grandes y eficientes como han sido acá con Montes del Plata. Cuando cumplimos las exigencias me pareció que estabamos haciendo algo serio porque nos exigían cosas que hasta en Brasil no eran tan duras como lo han sido acá; fueron solicitadas por ENCE y por Arauco. Me parece que hemos sido la única empresa que ha cumplido con las exigencias, como lo han manifestado los señores Dalmás y Orsi. En el banco tendríamos que tener una capacidad financiera para cubrir lo que los demás no estarían en condiciones en caso de tener que comprar los coches. Estamos hablando de doscientos cuarenta autobuses, coches cuyo valor en Brasil no llegan a menos de 160.000 reales por unidad. Se trata de autobuses de gran capacidad. Tenemos experiencia comprobada de más de cinco años en obras, manejando personas; las grandes empresas de aquí no han tenido la experiencia de manejar esta cantidad de personas en obras. Cuando nos juntamos quisimos saber cuántos autobuses teníamos en el consorcio; llegamos a un número pero aún teníamos la segunda parte que cumplir: llamar a todos los demás del departamento para participar, así como a todo el país. Si no llegásemos a un número suficiente tendríamos dos caminos, y uno de ellos sería el de comprar autobuses con un plazo de financiamiento de treinta y seis meses que podría ser viable.

Hoy la fecha de empezar el trabajo cambió porque aún no se tiene el contrato firmado y no se puede ir al banco a pedir financiamiento. Estamos con una línea liberada en el Santander de US$ 14:000.000 para financiar equipos para este grupo mediante contrato. Ninguna de las empresas que se están presentando a licitación tienen contrato firmado; por tanto, la fecha para empezar el trabajo cambió pero la fecha de entregar la pastera lista, no. Lo que se tiene es un pico de crecimiento muy agudo, muy fuerte. La realidad es que hay un atraso en las obras; seguro que la previsión de seis mil personas cambia para ocho o nueve mil personas en este corto plazo y se consigue entregar la pastera lista en la fecha, ya que tiene compromisos internacionales para la venta de sus productos. Ese tema de transporte es muy distinto. Hay dos personas que manejan el tema de la pastera y no comprenden que manejar personas no es manejar ganado u objetos; tenemos chinos, chilenos, argentinos, uruguayos, brasileños, checoslovacos y cada uno tiene su forma de pensamiento y cultura pero se juntan para un mismo trabajo. Estamos hablando de Carmelo con casi tres mil personas y Colonia con dos mil y pico de personas en alojamientos.

Por otra parte, hay que tener en cuenta los cuidados necesarios en el transporte, en carreteras con neblina y lluvias en invierno, con puentes sumergibles, con curvas agudas, con coches muy grandes que van en fila; no estamos hablando de uno o dos cada diez o quince minutos sino de treinta o cuarenta en una única cola, con el distanciamiento permitido por la legislación que en Uruguay no existe. Hay que implementar cómo las personas usuarias de estas carreteras van a transitar con este tipo de transporte. Cómo no pensar en seguridad. Somos transportistas, personas interesadas en logística; entonces, se tiene un contrato o no y luego se toma una decisión. El consorcio ya tiene una decisión de lo que hará si no consigue el contrato; es muy seguro que con el apoyo que tiene de la sociedad y de los sindicatos en cualquier parte del mundo se sabe cómo termina. Termina con problemas financieros para la pastera y con problemas sociales.

En el nordeste de Brasil, en Recife tenemos la mayor obra de petróleo del mundo. Estamos construyendo dos obras: una refinería, la más moderna del mundo y un área portuaria. Son quince mil personas en un área única. Se trata de cuatro grandes constructoras mundiales, dos de Brasil y dos extranjeras, que decidieron no hacer un contrato de logística único sino hacer distintos contratos con los locales. Realizaron un remate del servicio de transporte; ese servicio se quedó con un transportista que tenía un autobús de diez años, de mediana calidad, con otro de gran calidad, doble piso, que no es utilizable para eso; no es un autobús para esta naturaleza de servicio. Nosotros no queremos este contrato porque implicará problemas. Nos retiramos de un contrato millonario; cuando salimos, estas mismas personas pusieron fuego en alojamientos para dos mil personas y más de cincuenta coches porque no les gustaba ser transportados en coches que estaban en malas condiciones. Esto también puede ocurrir acá si se hace un remate por áreas, por intereses de una u otra compañía, una u otra empresa transportista si no se tiene todo más organizado.

Desde el principio nosotros invertimos tiempo, inteligencia, dinero, reuniones, con paciencia y calidad. Ahora vemos una empresa intentando cambiar la situación con acuerdos que me parecen oscuros; eso es inaceptable y generó una denuncia internacional de nuestra parte para el Consejo Administrativo de ENCE y otra para Arauco. Me pregunto si los dueños de este dinero, de esta inversión, ante una situación de crisis internacional que se avecina, con los valores del dólar que es la moneda con que se está haciendo toda esta inversión, se quedarían tranquilos pensando que este transporte tenga la capacidad de generar en algún momento un accidente o con problemas mayores como el paro de las obras por tiempo indeterminado. Este es un tema sensible. Cada uno tiene su pensamiento. Estamos abriendo nuestro corazón. Llegamos hasta acá tratando de conseguir una comunicación con este grupo de Diputados que forman parte de una Comisión que reglamenta el transporte en el país y que yo no la conozco con profundidad porque soy extranjero. Soy un extranjero enamorado de este país y de las personas. Porque como he dicho, en Brasil tenemos una situación muy confortable. Si me voy, vuelvo a Brasil donde tengo una vida confortable, pero acá los transportistas tienen una vida que están intentando mejorar. Mejorando la vida personal están mejorando también la inversión para el departamento porque las personas transportadas por ellos tendrán coches mejores. Nosotros estamos transfiriendo tecnología para este grupo; esta gente estará en condiciones de manejar cuestiones de logística sin nuestra presencia.

Agradezco la oportunidad y quedamos a las órdenes para lo que sea.

SEÑOR PRESIDENTE.- La exposición ha sido clara, nosotros discutiremos cómo vamos a ir procesando esto y seguramente vamos a estar en contacto porque la idea de la Comisión no puede ser otra que la de tratar de ayudar a que los problemas se resuelvan.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Quisiera saber si ustedes tienen algún pedido especial para la Comisión. Nosotros después vamos a tratar el tema, pero quisiéramos saber si además de este planteamiento que ha sido muy claro tienen un pedido especial para la Comisión.

SEÑOR CABRAL.- Sería muy interesante que la Comisión informara que nos recibió y escuchó nuestro planteo a la Presidencia de la pastera en Uruguay, a Erwin Kauffmann y al Intendente del departamento de Colonia. A este último le corresponde apoyarnos porque se trata de empresas del departamento y puede plantear a la pastera la permanencia de este consorcio que ya está ejecutando un servicio de buena calidad. Inclusive, se han realizado dos pesquisas entre los transportados que han demostrado el grado máximo de eficiencia y todos a quienes se les preguntó manifestaron que estaban satisfechos con el servicio hasta este momento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a tratar de colaborar para que la situación se resuelva sin que la sangre llegue al río.

Les agradecemos su presencia y nos mantendremos en contacto porque a veces las cosas tienen una dinámica propia y no nos enteramos de su evolución.

(Se retira de Sala la delegación de la Organización de Transportistas de Pasajeros de Colonia)

—— Dado que estamos de acuerdo, tendremos una sesión la primera semana de setiembre para recibir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los efectos de tratar el tema relativo a AFE.

También tenemos que definir las visitas a las Juntas Departamentales en relación al tema de los accidentes de tránsito.

SEÑOR SARAVIA.- Quiero informar que los integrantes de la Junta Departamental de Melo estarán de viaje durante tres o cuatro días alrededor del 18 de agosto para conocer unos proyectos en Brasil.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, habrá que coordinar las visitas a Lavalleja y a Treinta y Tres.

Se levanta la reunión.